



## A 1587/miljö

Behandlas i:  
Miljö- och  
naturresursutskottet

Bilaga/or:  
Medlemsförslag

J.nr. 13-00153-8

Miljö- och naturresursutskottets betänkande över

## Medlemsförslag angående utvecklad och förstärkt säkerhet vid Öresundspassager

### 1. Utskottets förslag

Miljö-og naturressursutvalgets foreslår at

Nordisk råd rekommanderer regjeringene i Danmark og Sverige

å utrede mulige nasjonale og bilaterale tiltak til å fremme miljø- og sjøfartsikkerheten i Øresund, tiltak som ikke medfører økt byråkrati eller svekker skipsfartens konkurransekraft

Miljø-og naturressursutvalgets foreslår dessuten at

Nordisk råd rekommanderer de nordiske lands regjeringer

å utrede mulighetene til i fellesskap, og i samarbeid med øvrige Østersjøland å styrke miljø- og sjøfartsikkerheten i Øresund

### 2. Bakgrund

Cristina Husmark Pehrsson (M), Den konservative gruppen, har lagt fram medlemsforslag om at Nordisk råd rekommanderer de nordiske lands regjeringer å vurdere muligheten til i fellesskap å arbeide for å utvikle og styrke miljø- og sikkerhetsarbeidet i Øresund. Videre, å utrede miljøsertifisering for rederiene som bl.a. inneholder kriterier for sikker Øresundspassasje.

Forslaget tar utgangspunkt i at rundt 40.000 skip passerer Øresund om året. Passasjen er trang i forhold til trafikkmengden. Heldigvis er det ikke opplevet større ulykker i området. Men det er behov for innsats for å redusere risikoen for alvorlige ulykker i fremtiden. Trafikken reguleres av en avtale som ble inngått i 1857, som bl.a. innebærer at det ikke er losplikt. Den internasjonale maritimorganisasjon (IMO) har vedtatt noen anbefalinger hva angår trafikken i området, anbefalinger som også beskriver hvilke type skip og frakt som med fordel bør søke assistanse av los gjennom Øresund.

I følge forslaget bør Nordisk råd oppfordre de nordiske lands regjeringer til å se over muligheten for å utvikle Øresundstraktaten, og oppdatere den for morgendagens risiko. Det kan ta tid. Derfor foreslås også at de nordiske land utreder miljøsertifisering for rederiene, med bl.a. kriterier for sikker Øresundspassasje.

### 3. Remissbehandling

Forslaget har vært til høring og det er innkommet flere tilbakemeldinger fra interessenter.

*Danmarks Rederiforening* peker på at det er flere tiltak og regelsett som bidrar til å øke sikkerheten i forbindelse med transport av stoffer, som potensielt kan forårsake miljøskade. Det henvises til at det overfor Folketinget er opplyst at 94 % av skip som passerer Øresund og Storebælt følger IMOs anbefalinger, og at 99,3 % av oljetransportskipene følger anbefalingen om los. Det er IMO som regulerer internasjonal skipsfart og man vurderer det urealistisk at IMO vil kunne støtte innførelse av plikt til å bruke los i Øresund. Rederiforeningen mener at prisen på lostjenester i Øresund er for høy. Det oppfordres til samarbeid om å innføre landbasert lostjenester. Rederiforeningen kan ikke se hvordan frivillig miljøsertifisering vil øke sikkerheten, fordi det er uklart hva konsekvensene vil være for rederier som ikke ønsker å forplikte seg.

*Sjøfartsstyrelsen i Danmark* mener at regulering av sjøfarten generelt bør foregå på internasjonalt plan. Videre at flere konvensjoner og krav på miljøområdet er ved å bli implementert, og at disse ventes å øke sikkerheten. Å innføre sertifikater vil være vanskelig uten å endre Københavnstraktaten. Bruket av IMOs los-anbefalinger for skip med farlig og skadelige stoffer er et godt utgangspunkt. Nasjonalt arbeider Danmark med miljø- og klimaklassifisering av skip og ser positivt på erfaringsutveksling med de øvrige nordiske land herom.

*Rederiene i Finland* motsetter seg innføring av særskilt miljømerking eller sertifiseringskrav i forbindelse med los-assistanse for skip som transporterer olje, gass- eller kjemikalieprodukter i Øresund. Man minner om at det også er andre områder i Østersjøen hvor risikoen kan være høy, til eksempel vinternavigering i Bottenviken.

*Trafikverket i Finland* påpeker at internasjonale avtaler begrenser handlingsfriheten. Videre at det finnes flere internasjonale sund som har samme utfordring som Øresund. Man minner om den omfattende transport av olje fra Russland, og at det derfor vil det være viktig å involvere alle land rundt Østersjøen i et eventuelt arbeid for å belyse hvilke tiltak som er mulig. Trafikverket stiller seg positivt til at de nordiske land tar initiativ til at Østersjølandene inngår i en dialog herom. Derimot kan Trafikverket ikke se at frivillig miljøsertifisering av skip kan gi noen merverdi i forhold til at skip med farlig last ikke benytter seg av los.

*Trafiksäkerhetsverket i Finland* ser positivt på å utvikle og styrke samarbeidet om miljø- og sikkerhetsarbeidet i Østersjøen, men påpeker at medlemmene av IMO ikke har kunnet støtte losplikt i internasjonale farvann. Spørsmålet om miljøsertifisering kunne med fordel utredes innenfor HELCOM. Alle tiltak som medfører merkostnader for rederiene bør undersøkes kritisk.

*Sjøfartsverket i Sverige* tar positivt imot proaktiv innsats i spørsmålet om å sikre skipstrafikken i Øresund, men etterlyser et grundig faktisk underlag for å definere behovet. Danmark og Sverige har allerede implementert flere risikoreduserende tiltak, og registrerer tilfeller hvor passasjen ikke foregår normalt. I 2012 ble 65 tilfeller registrert av i alt 36.399 seilaser

Nordiska rådet

### A 1587/miljö

Behandlas i:  
Miljö- och  
naturrensutskottet

Bilaga/or:  
Medlemsförslag

J.nr. 13-00153-8

gjennom Øresund. Sjøfartsverket anser at tiden kunne være moden til å vurdere behovet for tilpasninger av Øresundstraktaten og FNs havrettskonvensjon.

*Myndigheten för samhällsskydd och beredskap* i Sverige ser positivt på forslaget. Det opplyses om et pågående arbeid i Sverige om strategi for oljeskadebeskyttelse, som vil inneholde flere tiltak til å minimere risiko. Økt losing, spesielt i høyrisikoområder, anses som et lempelig tiltak.

*Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll* i Sverige vil ikke avvise, at sertifisering av miljøledningssystem som inkluderer krav på los kan være en farbar vei at gå. Det påpekes at det i så fall bør stilles krav til sertifisering av alle skip som passerer Øresund. Styrelsen etterlyser en utredning for å vurdere forutsetningene for et sertifiseringssystem.

*Foreningen Norden* i Island uttrykker støtte til tiltak som kan øke sikkerheten i skipsfarten i Øresund.

*Det nordiske miljømerket Svanen* har utredet mulighetene for å sertifisere på transportområdet, men konkludert at merket ikke passer til det formål. Det tyske miljømerke, *Blaue Engel*, derimot har utviklet kriterier for både design av skip og drift. Det påpekes at den hurtigste løsning skulle være at rederiene rundt Østersjøen oppstiller kriterier for Øresundspassasjen med farlig last, og at de maritime klassifikasjonsselskaper sertifiserer de skip som oppfyller disse krav.

*Kustbevakningen* i Sverige uttrykker støtte til tiltak som kan øke sjøfartsikkerheten i Øresund. Når det gjelder forslaget om en mulig miljøsertifisering med kriterier for sikker Øresundspassasje faller denne problemstilling utenfor *Kustbevakningens* område, men *Kustbevakningen* påpeker at det finnes gode argumenter for initiativ som kan øke sjøfartssikkerheten og bidra til å beskytte havmiljøet. Dog fremheves at en miljøsertifisering kan vanskeliggjøre konkurranseforholdene.

*Transportstyrelsen* i Sverige anser en reforhandling av Øresundstraktaten som et politisk spørsmål, og tar derfor ikke stilling til saken. Derimot anser Transportstyrelsen at det ville være nyttig å gjennomføre en kostnadsnytte analyse for Øresundsområdet som underlag for miljø- og sikkerhetsarbeidet i Øresund. Transportstyrelsen stiller seg positiv til forslaget om å utrede mulighetene for en frivillig miljøsertifisering for rederier.

#### **4. Utskottets synpunkter**

Miljø- og naturressursutvalget støtter forslagets intensjoner om økt sjøfartssikkerheten i Øresund.

Utvalget noterer at under høringsprosessen er det fremkommet opplysninger som viser at 94 % av de skip som passere Øresund og Storebælt følger IMO's anbefalinger, og at 99,3 % av oljetransportskipene følger anbefalingen om los. Videre at det i 2012 ble registrert 65 tilfeller hvor alt ikke foregikk som normalt, av i alt 36.399 seilaser gjennom Øresund. Dette indikerer at størstedelen av rederiene følger IMO's anbefalinger.

Utvalget noterer også at flere nye internasjonale konvensjoner og avtaler vil kunne bidra positivt til sjøfartssikkerheten og bedre miljø i Øresund<sup>1</sup>.

Utvalget noterer at det er tale om et internasjonalt havområde og eventuell regulering vil ha konsekvenser for de øvrige ikke nordiske Østersjøland, inklusive Russland, som er stor eksportør av olje. Derfor mener utvalget

---

<sup>1</sup> Inklusive Ballastvannskonvensjonen, HNS-Konvensjonen og protokoller samt nye krav om utslipp av svovel og NOx.

Nordiska rådet

#### **A 1587/miljö**

Behandlas i:  
Miljö- och  
naturresursutskottet

Bilaga/or:  
Medlemsförslag

J.nr. 13-00153-8

at det ville være nyttig å ta saken opp i HELCOM, hvor alle Østersjølandene er med, og hvor det arbeides med sjøfartsikkerhet i Østersjøen mer generelt.

Utvalget noterer at trafikken gjennom Øresund registreres, og at det finnes oversikt over tilfeller hvor den ikke foregår normalt. En vurdering av årsakene for disse ikke-normale tilfeller («insidenter») vil kunne gi nyttig informasjon. Utvalget mener at regjeringen i Danmark og Sverige med fordel bør utrede de forhold hvor ikke alt foregår normalt, og vurdere hva som kan gjøres for å rette på dette.

Utvalget noterer at Øresundspassasjen er regulert av en gammel avtale som tar utgangspunkt i andre forhold under en tid hvor det ikke var tale om transport av farlig last. Videre at Havrettskonvensjonens bestemmelser derfor ikke gjelder for Øresund. Selv om skipsfarten i Øresund var regulert ved Havrettsavtalen ville det ikke føre til losplikt.

Utvalget noterer at Rederiforbundet i Danmark mener at kostnadene ved lostjenesten er relativt høye, og det kan virke negativt på bruken av disse tjenester. Videre, at det kunne være kostnadseffektivt å utvikle landbasert lostjenester. Videre noteres at *Trafiksäkerhetsverket* i Finland fremhever at tiltak som medfører merkostnader for rederiene bør undersøkes kritisk.

Utvalget noterer at Danmark arbeider med miljø- og klimaklassifisering av skip, og ser positivt på erfaringsutveksling med de øvrige nordiske land herom. Utvalget kan se fordeler i at de nordiske land samarbeider i arbeidet med å utvikle regler for klassifisering av skip.

Utvalget noterer generelle positive erfaringer med bruk av miljøsertifisering i Norden. Det noteres også at det er tale om en frivillig ordning og at det kan være vanskelig å bygge opp tilsvarende ordning for sjøfarten og at det er usannsynlig at de relativt få rederier som i dag ikke følger IMOs anbefalinger, ville være villige til å undergå forpliktelser innenfor et frivillig miljøsertifiseringssystem.

## 5. Konklusjon

På bakgrunn av ovenstående foreslår Miljø- og naturressursutvalget at

Nordisk råd rekommanderer regjeringene i Danmark og Sverige

å utrede mulige nasjonale og bilaterale tiltak til å fremme miljø- og sjøfartsikkerheten i Øresund, tiltak som ikke medfører økt byråkrati eller svekker skipsfartens konkurransekraft

Miljø- og naturressursutvalget foreslår dessuten at

Nordisk råd rekommanderer de nordiske lands regjeringer

å utrede mulighetene til i fellesskap, og i samarbeid med øvrige Østersjøland å styrke miljø- og sjøfartsikkerheten i Øresund

Torshavn, 24. September 2013

*Anders Eriksson (ÅF)*

*Anita Brodén (FP)*

*Ann-Kristine Johansson (S), formann*

*Bjørt Samuelsen (T)*

*Eeva-Maria Maijala (cent)*

*Kim Kielsen (S)*

*Markus Weichel (SD)*

*Oskar J. Grimstad (FrP)*

*Pertti Hemmilä (saml), Finland*

*Pirkko Ruohonen-Lerner (saf)*

*Silvia Modig (vänst)*

*Thomas Danielsen (V)*

Nordiska rådet

## A 1587/miljö

Behandlas i:

Miljö- och  
naturressursutskottet

Bilaga/or:

Medlemsförslag

J.nr. 13-00153-8

## **Medlemsförslag om utvecklad och förstärkt säkerhet vid Öresundspassager**

Öresund är en vältrafikerad farled med omkring 40 000 fartygspassager per år. Det är en omfattande trafik som samsas på en begränsad yta. Än så länge är vi förskonade från större olyckor men frånvaron av tidigare olyckor är ingen garant för att de ska förbli så i framtiden. Man kan inte fortsätta att luta sig tillbaka och förlita sig på försynen för att säkerställa olycksfria fartygspassager även i fortsättningen. Om man vill förebygga olyckor måste man vara proaktiv och fundera på vilka åtgärder och förbättringar som krävs i dag för att öka säkerheten i morgon.

Problemet är att möjligheterna att säkra fartygstrafiken i sundet är begränsade. Om man vill ändra dagens regelverk räcker det inte att Sverige och Danmark är överens, eller ens hela Norden och Östersjöländerna. Passagen genom Öresund regleras av ett avtal som är 150 år gammalt och havsrättskonventionen.

Det är dock problematiskt att den världen, de fartyg och de laster som avtalet från 1857 reglerar har försvunnit sedan länge, men avtalet lever kvar i välmåga och det föranstaltar bl.a. att man inte får föreskriva lotsplikt i Öresund. Ett krav på lotsassistans genom sundet är en åtgärd som radikalt skulle minska riskerna men vars införande begränsas av traktatet. Eventuella förändringar att traktaten måste hanteras av *International Maritime Organization*, ett FN-organ med ansvar för sjöfart och sjösäkerhet, och godkännas där.

*International Maritime Organization* rekommenderar visserligen redan att tankfartyg med olja, gas, kemikalier eller radioaktiva material ansöker om lots när de passerar sundet. Men det är bara en rekommendation och långt ifrån alla som hör samman uppmaningen.

Idag kan ett ensamt fartygs last förstöra vatten, stränder eller skapa annan fara för de som bor i Öresundsregionen, allt beroende på vad lasten är. Det är en risk som vi måste försöka hantera och förbereda oss för och

dessutom hantera inom de snäva begränsningar som finns i och med traktaten.

Vi behöver säkra sundspassager omgående, redan innan traktat kan omförhandlas eller få särskilda miljötillägg. Nordiska rådets rekommendation till nordiska ländernas regeringar skulle kunna bidra till säkerheten och fler lotsade fartyg genom att påverka rederierna och ge ett mervärde till att frivilligt efterfråga lotsassistansen.

Ingen vill begränsa rätten till passager i sundet – frihandel utan begränsande pålagor är viktigt – utan bara göra dem säkrare för miljö och människor.

Nordiska rådet bör uppmana de nordiska ländernas regeringar se över möjligheterna hur Öresundstraktaten kan utvecklas och uppdateras för att möta dagens och morgondagens risker. Dagens verklighet skiljer sig väsentligt från dem som dikterade villkoren för 150 år sedan. En väg skulle kunna vara ett tilläggstraktat som möjliggör en bättre riskhantering vad avser miljö och hälsa än vad som var aktuellt när traktaten skrevs. Att det är ett omfattande, komplicerat och långsiktigt arbete medges.

I väntan på det skulle en miljömärkning för rederinäringen vara ett alternativ, där man skulle kunna ha som certifieringskrav som innebär att rederier förbinder sig att inhämta lotsassistans för fartyg som bär olje- gas- eller kemiprodukter genom Öresund.

Mot bakgrund av ovanstående föreslår Cristina Husmark Pehrsson att

Nordiska rådet rekommenderar de nordiska länderna

*att* utvärdera ländernas möjligheter att gemensamt verka för att utveckla och stärka miljö- och säkerhetsarbetet i Öresund

*att* utreda en miljöcertifiering för rederier med bl.a. kriterier för säker Öresundspassage

Stockholm den 14 maj 2013  
*Cristina Husmark Pehrsson (M)*

Nordiska rådet

**A 1587/miljö**

Behandlas i:  
Miljö- och  
naturresursutskottet

Bilaga/or:  
Medlemsförslag

J.nr. 13-00153-8